

Asia: VN/18780/2023

Lausuntopyyntö valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman arviointiohjelmasta. (SOVA-lain mukainen ympäristöarviointi).

Lausunnonantajan lausunto

Onko valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmisteluun ja vuorovaikutuksen järjestämiseen näkemyksiä?

Helsingin seudun MAL 2023 -suunnitelma muodostaa seudun yhteisen tahdonilmauksen maankäytön, asumisen ja liikenteen yhteensovittamisesta ja kehittämisestä vuoteen 2040 asti. KUUMA-seutu korostaa, että MAL-suunnitelma ja tähän pohjautuva MAL-sopimus tulee ottaa huomioon valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman valmistelussa. KUUMA-seutu peräänkuuluttaa myös riittävää valtion resursointia Liikenne 12 -suunnitelman toimeenpanoon ja Helsingin seudun MAL-sopimuksen toteuttamiseen. Valtion vuoden 2024 talousarviossa liikenteen investointeihin varataan 597 miljoonaa euroa, josta 250 miljoonan euroa kohdistetaan korjausvelan purkamiseen. Valtion resursointi liikennejärjestelmän kehittämiseen on jäämässä melko vaatimattomaksi, kun rahoitustasoa verrataan MAL-sopimusten mukaisten asuntotuotantotavoitteiden edellyttämiin liikennejärjestelmän kehittämistarpeisiin. Kun verrataan rahoitustasoa KUUMA-seudulla kehittyviin suuriin yritys- ja elinkeinoalueisiin sekä niiden seutu- ja valtakunnan tason vaikutuksiin elinvoimaan, on valtion resursointi liikennehankkeisiin vaatimaton. Varautumista suurten yritys- ja elinkeinoalueiden toteuttamiseen tulee lisätä. On tarpeen mahdollistaa liikennehankkeiden ja em. alueiden katuverkoston yhteensovitus. Siten liikennehankkeiden suunnittelurahoitusta tulee erityisesti lisätä. Lisäksi suunnittelusopimukset on tarpeen laatia. Elinvoimaa sekä yritys- ja elinkeinoasioita painottaa myös hallitusohjelma.

Edellisen Liikenne 12 -valmistelukierroksen jälkeen toimintaympäristössä on tapahtunut useita erilaisia muutoksia, jotka tulisi ottaa huomioon päivityksen yhteydessä. Esimerkiksi etätyön lisääntyminen ja joukkoliikenteen laskeneet matkustajamäärät haastavat liikennejärjestelmäsuunnittelua niin kunta-, seutu- kuin valtakunnallisellakin tasolla.

Kuntien ja valtion yhteisesti rahoittamien hankkeiden kustannusjaosta tulisi neuvotella, valtion ei tule yksipuolisesti määrittää jakosuhdetta. KUUMA-seutu pitää voimassa olevan Liikenne 12 -suunnitelman mukaista yhteisrahoitusmallia ja sen sisältämää periaatetta, jonka mukaan valtion

kustannusosuus olisi maksimissaan 50 % valtion verkolla toteutettavissa kaupunkiseudun liikennejärjestelmää parantavissa tie-, raide- ja muissa mahdollisissa hankkeissa, kohtuuttomana. Lähtökohtana tulee olla, että valtio vastaa valtion väylistä ja niiden kustannuksista ja kunnat katuverkosta.

KUUMA-seutu pitää tärkeänä ottaa kunnat ja seututoimijat mukaan valmisteluprosessiin, sillä valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma kytkeytyy osaltaan myös maankäytön suunnitteluun. Kunta- ja seututaso asiantuntemuksen huomioon ottaminen edesauttaa maankäytön ja liikenteen näkökulmien yhteensovittamista. Mikäli Liikenne 12 -valmistelua varten asetetaan erillinen yhteistyöryhmä, tähän tulisi kutsua mukaan edustus myös Uudeltamaalta. KUUMA-seutu ehdottaa, että mukaan kutsuttaisiin Uudenmaan maakunta ja edustaja jostain seudun kunnasta tai kaupungista.

Liikenne 12 -suunnitelman toimeenpanossa valtion väyläverkon investointiohjelma tulisi kytkeä nykyistä näkyvämmiin yhteen suunnitteluohjelman kanssa. Investointi- ja suunnitteluohjelmien valmistelu tulisi toteuttaa avoimesti ja vuorovaikutuksessa kunta- ja seututoimijoiden kanssa.

Kohdistuuko voimassa olevan valtakunnalliseen liikennejärjestelmäsuunnitelman visioon tai tavoitteisiin muutostarpeita? Mikäli kyllä, millaisia muutostarpeita ja miksi? (Valtakunnallisen liikennejärjestelmäsuunnitelman arviointiohjelman sivut 10-11).

Voimassa olevan Liikenne 12 -suunnitelman visiossa ja tavoitteissa on paljon elementtejä, jotka ovat edelleen ajankohtaisia ja tärkeitä lähtökohtia myös päivityskierroksella. Kasvavien kaupunkiseutujen merkittävä rooli esimerkiksi kestävä liikunnan edistämiseksi, liikenteen päästöjen vähentämisessä ja valtakunnallisen talouskasvun moottoreina on jatkossakin tärkeä näkökulma.

Vision ajantasaisuutta pohdittaessa olisi tärkeää ottaa huomioon liikennejärjestelmän taloudellisen kestävyys merkitys. Mahdollisuudet kehittää liikennejärjestelmää ja liikkumista ovat osaltaan sidoksissa valtion- ja kuntatalouden tilaan sekä rahoitusmallien kestävyteen. Joukkoliikenteen rahoituksen pitkäjänteinen ratkaiseminen on erittäin tärkeää palvelutason turvaamiseksi ja kestävä liikunnan edistämiseksi.

Onko suunnitelman vaikutusarviointiin ja SOVA-lain (8.4.2005/200 Laki viranomaisten suunnitelmien ja ohjelmien ympäristövaikutusten arvioinnista) mukaisen ympäristöarvioinnin valmisteluun näkemyksiä?

Voimassa olevan Liikenne 12 -suunnitelman vision mukaan vuonna 2050 Suomi on vaihtoehtoinen käytävä ja solmukohta maailmanlaajuisille matkustaja-, tavara- ja datavirroille. Vaikutusten arvioinnissa on tärkeää tarkastella, miten valtakunnallinen liikennejärjestelmäsuunnitelma edistää Helsingin seudun saavutettavuutta niin sisäisesti, valtakunnallisesti kuin kansainvälisestikin. Seudulla sijaitsee muun muassa valtakunnallisesti tärkeitä joukkoliikenteen solmupisteitä, logistiikkakeskuksia, satamia ja Helsinki-Vantaan lentoasema. Esimerkiksi pääradan ja sen liikennetarjonnan kehittyminen sekä lentoaseman saavutettavuuden ja toiminnan turvaaminen ovat kansainvälisesti ja valtakunnallisesti tärkeitä näkökohtia. Vaikutusten arvioinnissa tulisi tunnistaa, miten valtakunnallisen logistiikan toimivuutta palvelevat liikenneverkon kehittämishankkeet tukevat osaltaan Suomen asemoitumista matkojen ja kuljetusten kansainvälisenä solmupisteenä. KUUMA-seutu nostaa esimerkkikohtena esiin valtatie 25 ja tämän läheisyyteen sijoittuvien suurten logistiikkakeskusten valtakunnallisen merkityksen ja vaikutukset työllisyyteen, talouteen ja raskaan liikenteen määrään liikenneverkolla.

On myös keskeistä arvioida, minkälaisia vaikutuksia suunnitelman toimenpiteillä on laajemmin kasvavilla kaupunkiseuduilla. KUUMA-seutu pitää muun muassa yritysten työvoimasaavutettavuuden, logistiikan toimivuuden ja elinkeinoelämän kilpailukyvyyn turvaamista tärkeinä näkökohtina suunnitelmaluonnoksen vaikutuksia arvioitaessa. Myös liikennejärjestelmän kehittämishankkeiden työllisyysvaikutukset on tärkeää ottaa huomioon. KUUMA-seutu pitää myös tärkeänä tuottaa arviointitietoa erilaisten kustannustehokkaiden, pienten ja keskisuurten toimenpidekokonaisuuksien (muun muassa MAL-pienhankeohjelma) vaikutuksista ja vaikuttavuudesta suhteessa liikennejärjestelmälle asetettuihin tavoitteisiin. Lisäksi on syytä tunnistaa, että Helsingin seudun tieverkon liikennemäärät ovat muuta maata korkeammat ja tiestö kuluu nopeasti. Suurten liikennemäärien vaikutukset väyläverkon kunnossapitotarpeeseen onkin tärkeää ottaa huomioon.

Liikenneturvallisuuden näkökulma tulisi priorisoida aikaisempaa korkeammalle tasolle vaikutusten arvioinnissa. Merkittävä osuus henkilövahinko-onnettomuuksista tapahtuu alempitaisoisella väyläverkolla, mikä tulisi tunnistaa myös valtakunnallisessa liikennejärjestelmäsuunnittelussa.

Vaikutusten arvioinnin ajallinen ulottuvuus tulisi kuvata nykyistä selkeäsanaisemmin. Arviointiohjelmasta jää hiukan epäselvä kuva, mihin poikkileikkausvuosiin arviointia tehdään tai millaisiin ajallisiin jaksoihin arviointi perustuu.

Helenius Henrik
KUUMA-seutu liikelaitos